



Recursos nº 1289, 1295, 1296, 1298, 1304, 1305 y 1306/2023 C.A. Cantabria 48, 49, 50, 51, 53, 54 y 55/2023

Resolución nº 1443/2023

Sección 2ª

**RESOLUCIÓN DEL TRIBUNAL ADMINISTRATIVO CENTRAL
DE RECURSOS CONTRACTUALES**

En Madrid, a 08 de noviembre de 2023.

VISTOS los recursos especiales en materia de contratación interpuestos por D. M.A.R.D. en nombre y representación de la FEDERACIÓN CÁNTABRA DEL TAXI contra los pliegos que han de regir los diversos contratos de “*Servicio de transporte escolar para el Curso Escolar 2023/2024 y 2024/2025*” (expedientes W09TRA23L01, W09TRA23L16, W09TRA23L20, W09TRA23L21, W09TRA23L02, W09TRA23L06, W09TRA23L13), en procedimientos convocados por la Consejería de Educación, Formación Profesional y Turismo del Gobierno de Cantabria; este Tribunal, en sesión del día de la fecha, ha adoptado la siguiente Resolución:

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero. Entre los días 31 de agosto y 1 de septiembre de 2023 se publican, en la Plataforma de Contratación del Sector Público, los anuncios de licitación de diversos contratos del servicio de transporte escolar para el Curso Escolar 2023/2024 y 2024/2025 (expedientes W09TRA23L01, W09TRA23L16, W09TRA23L20, W09TRA23L21, W09TRA23L02, W09TRA23L06, W09TRA23L13)”, de la Consejería de Educación, Formación Profesional y Turismo del Gobierno de Cantabria, siendo puesto en la misma a disposición de los licitadores el Pliego de Condiciones Técnicas y Particulares.

Los contratos, todos ellos calificados de servicios, tienen un valor estimado de entre 1.039.415,76 y 4.172.668,32 euros, estando sujetos a regulación armonizada, licitándose por procedimiento abierto, tramitación urgente, y presentación de la oferta electrónica, estando todos ellos divididos en lotes.



La licitación se lleva a cabo de conformidad con lo establecido en la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (LCSP), y en las normas de desarrollo en materia de contratación.

Segundo. Con fechas 18 y 19 de septiembre de 2023, la FEDERACIÓN CÁNTABRA DEL TAXI ha presentado recurso especial en materia de contratación contra los pliegos que rigen cada una de las licitaciones de referencia, y ello porque considera que uno de los criterios de adjudicación no es ajustado a Derecho. En sus recursos solicita del Tribunal que anule y deje sin efecto los pliegos, con retroacción de actuaciones hasta la redacción de uno nuevo para cada licitación.

Los recursos se han tramitado con los números 1289/2023 (W09TRA23L01), 1295/2023 (W09TRA23L16), 1296/2023 (W09TRA23L20), 1298/2023 (W09TRA23L21), 1304 (W09TRA23L02), 1305 (W09TRA23L06) y 1306 (W09TRA23L13).

Tercero. La tramitación de dichos recursos se ha regido por lo prescrito en la LCSP y en el Real Decreto 814/2015, de 11 de septiembre, por el que se prueba el Reglamento de los procedimientos especiales de revisión en materia contractual y de organización del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales (RPERMC).

Cuarto. Previo requerimiento y traslado de los recursos de la Secretaría de este Tribunal al órgano de contratación, se recibió –en relación con cada procedimiento– el expediente administrativo y el correspondiente informe de aquél, quien solicitó la desestimación de todos los recursos.

Quinto. La Secretaría del Tribunal dio traslado de los recursos a los licitadores en cada procedimiento, otorgándoles un plazo de cinco días hábiles para que, si lo estimaran oportuno, formularan alegaciones; habiendo hecho uso de su derecho D. J.M.G.B., quien ha interesado que no se tenga en cuenta el recurso; D. J.S.R., D. M.H.G. y D. A.G.F., que se adhieren a la recurrente e interesan la estimación del recurso.



FUNDAMENTOS DE DERECHO

Primero. Los recursos se interponen ante este Tribunal, que es competente para su resolución de conformidad con lo dispuesto en el artículo 46.2 de la LCSP, así como en virtud del Convenio entre el Ministerio de Hacienda y la Comunidad Autónoma de Cantabria sobre atribución de competencias de recursos contractuales suscrito el 24 de septiembre de 2020 (publicado en el BOE de 3 de octubre de 2020).

Segundo. Procede acumular los recursos números 1289/2023 (W09TRA23L01), 1295/2023 (W09TRA23L16), 1296/2023 (W09TRA23L20), 1298/2023 (W09TRA23L21), 1304 (W09TRA23L02), 1305 (W09TRA23L06) y 1306 (W09TRA23L13), al amparo de los artículos 57 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y 13 del RPERMC, por guardar identidad sustancial e íntima conexión, al ser la recurrente, el contenido del recurso y el acto impugnado idénticos.

Tercero. El recurso se ha interpuesto dentro del plazo previsto en el artículo 50.1.b) de la LCSP.

Cuarto. Concorre en la recurrente la legitimación exigida en el artículo 48 de la LCSP, de acuerdo con cuyo párrafo segundo: *“Estarán también legitimadas para interponer este recurso, contra los actos susceptibles de ser recurridos, las organizaciones sindicales cuando de las actuaciones o decisiones recurribles pudiera deducirse fundadamente que estas implican que en el proceso de ejecución del contrato se incumplan por el empresario las obligaciones sociales o laborales respecto de los trabajadores que participen en la realización de la prestación. En todo caso se entenderá legitimada la organización empresarial sectorial representativa de los intereses afectados”*.

Ya en anteriores ocasiones, como en la Resolución nº 1311/2022, de 20 de octubre, se ha reconocido interés legítimo a la federación recurrente para interponer recurso especial frente a idéntica actuación.

Quinto. El objeto de los recursos son los pliegos de un contrato de servicios cuyo valor estimado es superior a cien mil euros, susceptible, por tanto, de recurso especial de conformidad con lo establecido en el artículo 44 –apartados 1.a) y 2.a)– de la LCSP.



Sexto. En lo que se refiere al fondo del asunto en todos y cada de uno de los recursos, literalmente idénticos en su tenor, la federación actora defiende –en esencia– que el criterio de adjudicación “garantía de continuidad del servicio”, al valorarse la disposición de vehículos de sustitución cercanos al trayecto de cada ruta escolar, viene a favorecer –infundadamente, a su juicio– al sector que dispone de un mayor número de vehículos como son las empresas de autobuses de línea, lo que en la práctica supone expulsar e impedir la concurrencia legítima de los profesionales del Taxi, pues les priva de hasta 30 puntos, y consideran que este criterio debe ser anulado por vulnerar los principios de igualdad, no discriminación y libre concurrencia. Añade que la puntuación máxima a obtener (30 puntos) es excesiva cuando por la oferta se otorgan hasta 35, pues se valora la distancia del vehículo de sustitución, que está parado hasta que no sea precisa su puesta en marcha, y que el criterio carece de sentido al no explicarse ni resultar comprensible la situación de dichos vehículos de sustitución, que además supone una duplicidad de costes, a pesar de estar parado, por lo que considera que existe además una defectuosa configuración del criterio. Como antecedentes la recurrente invoca nuestras Resoluciones números 437/2021, de 23 de abril, 1628/2021, de 19 de noviembre, y 1311/2022, relativas a contratos anteriores del órgano de contratación con similar objeto y sobre el semejante criterio de adjudicación, habiendo sido la recurrente la impugnante en el recurso que dio lugar a estas últimas

Séptimo. El órgano de contratación, en el informe evacuado a cada recurso, pone de manifiesto que los pliegos se han confeccionado en búsqueda de la prestación del servicio más eficaz y eficiente, que se han redactado conforme a lo establecido en la LCSP y que los criterios que se utilizan para la valoración de las ofertas, en ningún caso vulneran los principios de concurrencia y no discriminación, considerándose los más adecuados para seleccionar la mejor oferta.

En particular, en cuanto al criterio impugnado opone que está directamente vinculado al objeto de los contratos, y que es razonable e idóneo, pues contribuye a mejorar el servicio referido al transporte escolar. En virtud del mismo, se otorga puntuación a todos los licitadores que dispongan de vehículos en la zona objeto del contrato, ya que se busca la máxima agilidad en la resolución de incidencias que pudieran producirse en las rutas objeto de licitación y que impidieran el derecho a la educación de los alumnos en etapas obligatorias de la enseñanza, por lo que no se restringe la competencia.



Añade que yerra el recurrente al indicar que se valoran líneas regulares de autobuses y que el vehículo debe estar parado, pues lo que se exige es “la *disposición acreditada, por cualquier medio válido en derecho (propiedad, alquiler, arrendamiento, cesión o similares) de un vehículo que pueda atender las incidencias que se pudieran producir en el desarrollo del servicio*”, y al vehículo, o vehículos disponibles, lo único que se les exige es que sean aptos para el transporte escolar por un principio de seguridad en la ejecución del servicio. Opone ningún apartado de los Pliegos se exige tener una línea regular de autobús cerca y que una tarjeta VT, la que tienen los taxis, es una autorización de transporte, de modo que nada les impide obtener puntuación por este criterio de adjudicación, sin que por tanto se favorezca a ningún sector. Por ello, interesa el rechazo de los siete recursos.

Octavo. D. J.M.G.B., opone simplemente que no se tengan en cuenta los recursos, mientras que D. J.S.R., D. M.H.G. y D. A.G.F., que se adhieren al recurrente e solicitan la estimación de aquéllos, por los mismos motivos esgrimidos en los mismos, que prácticamente reproducen.

Noveno. A la vista de los escritos presentados, la cuestión en definitiva a resolver es si este criterio de valoración consistente en garantía de continuidad del servicio y el tiempo de respuesta ante incidencias en la ejecución del servicio, en los términos señalados en los Pliegos, es o no ajustado a Derecho.

Este criterio –regulado en el apartado XIII del Cuadro de Características Específicas del Contrato– se valora con hasta 30 puntos y gradúa la puntuación de la siguiente manera:

“Garantía de continuidad del servicio: el tiempo de respuesta ante incidencias en la ejecución del servicio. Este criterio está directamente relacionado con el principio de eficacia. La eficacia, en el servicio de transporte escolar se mide por el grado de cumplimiento del objetivo del mismo, transportar con seguridad al alumnado al centro educativo y a su domicilio en el horario establecido. El mayor inconveniente para este cumplimiento es la ocurrencia de hechos que impidan al alumnado llegar a tiempo al colegio o volver en el horario previsto a su localidad de residencia, es decir, incidentes (averías, accidentes, indisposiciones ...) que impidan al vehículo realizar el recorrido con arreglo al plan previsto. Así, pues, el criterio que se pretende valorar en aras de ponderar adecuadamente la eficacia del servicio es la capacidad de los licitadores de atender el objetivo - el traslado del alumnado - en caso de incidencias en la



prestación del servicio, que impedirían el derecho constitucional a la educación de los menores de edad, que no puede verse interrumpido por incidencias en la prestación del servicio. Se considera que la manera más adecuada de acreditar esta capacidad es la disposición de vehículos en la zona de ejecución del servicio que se puedan destinar a cubrir la ruta afectada en caso necesario y se deben valorar en mayor medida cuanto menos tiempo sea necesario para resolver la incidencia.

A efectos del presente criterio se entiende como garantía de continuidad del servicio, el aportar algún vehículo de sustitución que permita continuar la prestación contratada. Para considerar cumplido el criterio el licitador debe acreditar, por cualquier medio válido en derecho, la disponibilidad de un vehículo de sustitución ubicado a una distancia máxima del punto del percance que le permita continuar la prestación del servicio de modo que el retraso en el mismo no supere los 45 minutos, medidos conforme a la herramienta web “Google maps”, <http://maps.google.es/>.

El vehículo de sustitución deberá ser apto para transporte escolar y disponer de una autorización de la Dirección General de Transportes. Se valorará hasta 30 puntos de acuerdo con la siguiente escala:

Si el tiempo de respuesta es hasta de 15 minutos: 30 puntos.

Si el tiempo de respuesta se encuentra entre 16 y 30 minutos: 20 puntos.

Si el tiempo de respuesta se encuentra entre 31 y 45 minutos: 10 puntos.

Si el tiempo de respuesta es superior a 45 minutos: 0 puntos”.

Pues bien, en relación a los requisitos que deben cumplir los criterios de valoración, y la facultad de revisión de los mismos este Tribunal ha venido señalado en diversas resoluciones lo siguiente (por todas, su Resolución nº 133/2019, de 18 de febrero):

“En cuanto al fondo del recurso, el art. 145 LCSP señala, en lo que nos interesa:

“Requisitos y clases de criterios de adjudicación del contrato

1. La adjudicación de los contratos se realizará utilizando una pluralidad de criterios de adjudicación en base a la mejor relación calidad-precio....



2. La mejor relación calidad-precio se evaluará con arreglo a criterios económicos y cualitativos....

4. Los órganos de contratación velarán por que se establezcan criterios de adjudicación que permitan obtener obras, suministros y servicios de gran calidad que respondan lo mejor posible a sus necesidades; ...

5. Los criterios a que se refiere el apartado 1 que han de servir de base para la adjudicación del contrato se establecerán en los pliegos de cláusulas administrativas particulares o en el documento descriptivo, y deberá figurar en el anuncio que sirva de convocatoria de la licitación, debiendo cumplir los siguientes requisitos:

a) En todo caso estarán vinculados al objeto del contrato, en el sentido expresado en el apartado siguiente de este artículo.

b) Deberán ser formulados de manera objetiva, con pleno respeto a los principios de igualdad, no discriminación, transparencia y proporcionalidad, y no conferirán al órgano de contratación una libertad de decisión ilimitada.

c) Deberán garantizar la posibilidad de que las ofertas sean evaluadas en condiciones de competencia efectiva e irán acompañados de especificaciones que permitan comprobar de manera efectiva la información facilitada por los licitadores con el fin de evaluar la medida en que las ofertas cumplen los criterios de adjudicación. En caso de duda, deberá comprobarse de manera efectiva la exactitud de la información y las pruebas facilitadas por los licitadores.

6. Se considerará que un criterio de adjudicación está vinculado al objeto del contrato cuando se refiera o integre las prestaciones que deban realizarse en virtud de dicho contrato, en cualquiera de sus aspectos y en cualquier etapa de su ciclo de vida, incluidos los factores que intervienen en los siguientes procesos:

a) en el proceso específico de producción, prestación o comercialización de, en su caso, las obras, los suministros o los servicios, con especial referencia a formas de producción, prestación o comercialización medioambiental y socialmente sostenibles y justas;



b) o en el proceso específico de otra etapa de su ciclo de vida, incluso cuando dichos factores no formen parte de su sustancia material.

7. ...”

En interpretación de este artículo, debemos partir de la discrecionalidad técnica del órgano de contratación que nuestra doctrina ha sentado a la luz de la redacción del TRLCSP, que en esencia tenía el mismo objeto que la que nos ocupa, aplicable tanto a la definición del objeto del contrato como a la determinación de los criterios susceptibles de un juicio de valor, y que recordábamos en nuestra reciente Resolución 468/2018:

“La Jurisprudencia (por ejemplo STS de 27 de junio de 2.012) y nuestra propia doctrina (Resoluciones 408/2015, 257/2015 y otras muchas) reconocen la discrecionalidad técnica de los órganos de la Administración como instrumento técnico de integración de los elementos subjetivos de los criterios de adjudicación de las proposiciones de los licitadores que solo se puede desvirtuar por desviación de poder, arbitrariedad, ausencia de toda justificación o patente error, debidamente acreditado por la parte que lo alega o vulneración del procedimiento. La admisión de los criterios de adjudicación dependientes de un juicio de valor lleva a reconocer conceptos cuya integración pueda hacerse por el órgano de contratación mediante una apreciación o valoración subjetiva de ahí que los conceptos empleados para su definición admitan un margen de valoración, sin que esta circunstancia pueda sobrepasar los límites advertidos de la discrecionalidad técnica.”(…).En esta línea, hemos puesto de relieve, en la Resolución n° 652/2014, que el contrato debe ajustarse a los objetivos que la Administración contratante persigue para la consecución de sus fines, y a la que corresponde apreciar las necesidades a satisfacer con el contrato, siendo la determinación del objeto del contrato una facultad discrecional de la misma, sometida a la justificación de la necesidad de la contratación y a las limitaciones de los artículos 22 y 86 del TRLCSP. Por ello, como ha reconocido este Tribunal en las Resoluciones, 156/2013, de 18 de abril y 194/2013, de 23 de mayo, la pretensión del recurrente no puede sustituir a la voluntad de la Administración en cuanto a la configuración del objeto del contrato y a la manera de alcanzar la satisfacción de los fines que la Administración pretende con él. “Si bien reconocíamos también la necesidad de que “el órgano de contratación justifique de forma objetiva y razonable la idoneidad de las especificaciones para cubrir las necesidades objeto del contrato y su necesidad”.



A la vista de lo anterior, gozando el órgano administrativo de discrecionalidad técnica para elegir los criterios que mejor se adapten a las necesidades a satisfacer, nuestra competencia sólo nos permite anular los criterios valorativos ligados a las especificaciones técnicas definitorias del objeto a suministrar si se incurre en infracción de ordenamiento jurídico, o en patente error o desviación de poder, de modo que dichas características resulten patentemente inidóneas –no relacionadas con el objeto del contrato– o irrazonables y desproporcionadas.

(...)”.

En este punto, debe traerse a colación nuestra Resolución 1628/2021, de 19 de noviembre, sobre el pliego del contrato de servicio de transporte escolar para el curso escolar 2021/2022 en que, para la valoración del criterio de tiempo de respuesta ante incidencias en la ejecución del servicio, se establecía lo siguiente:

«A los efectos de aplicar este criterio de valoración, se tendrán exclusivamente en cuenta los siguientes medios:

-Disponer de servicios de transporte regular, uso general o especial, en vigor en la zona objeto del contrato (para el cómputo de la distancia se tendrá en cuenta el inicio/fin del servicio de transporte regular de uso general o especial, utilizándose la herramienta web “Google maps”, <http://maps.google.es/>, para reflejar la menor de las distancias en kilómetros)».

Respecto de la exigencia de dicho medio, en la misma Resolución se razonaba cuanto sigue:

«Lo cierto es que, de facto, la cláusula impugnada otorga exclusivamente puntuación a aquellos licitadores que tengan concesiones de servicios de transporte regular general o autorizaciones de transporte regular especial. Concesiones y autorizaciones planteadas en la LOTT en términos muy restrictivos.

No aprecia este Tribunal que la garantía de un adecuado tiempo de respuesta ante incidencias durante la prestación del servicio exija otorgar una ventaja competitiva a quienes, por disponer de concesiones o autorizaciones para el transporte regular de viajeros, puedan igualmente disponer de vehículos de sustitución en caso de avería.



Por ello, debe concluirse que el criterio de valoración es desproporcionado, en cuanto incluye, implícitamente, una restricción a la concurrencia injustificada, máxime cuando el objeto del contrato es un servicio incardinable dentro del transporte de viajeros especial».

En virtud de dicha Resolución se estimó el recurso y se declaró nula la cláusula del pliego.

En nuestra posterior Resolución 1131/2022, de 20 de octubre, se afirmaba:

«El Pliego ahora impugnado al configurar los medios de valoración viene a reproducir en el primer párrafo la cláusula del Pliego anulada por la Resolución 1628/2021, en cuanto que exige disponer de servicios de transporte regular, uso general o especial, en vigor en la zona objeto del contrato, utilizándose una determinada herramienta web de localización, para reflejar la menor de las distancias en kilómetros, si bien, que, a diferencia de su precedente, establece los siguientes parámetros:

Para los servicios regulares de uso especial se tomará como referencia la distancia al origen/fin de la autorización.

Para los servicios regulares de uso general se tomará como referencia la distancia al inicio/fin o punto intermedio de la concesión más cercano al inicio/fin de la ruta.

Para las licencias urbanas de taxi (VT) o vehículo de transporte con conductor (VTC), el domicilio que figure en la autorización.

Si bien que, aparentemente, al introducir a taxis (VT) y vehículos de transporte con conductor (VTC) pudiera entenderse eliminada la discriminación de este tipo de vehículos en la configuración del criterio, que originó el recurso decidió por la Resolución 1628/2021, el trato desigual que puede calificarse como discriminatorio no ha desaparecido.

Ello es así porque introduce diferencias en la toma de referencia de distancias según que se trate de operadores de servicios regulares de uso general, de uso especial y de VT y VTC, referencia que son claramente más restrictivos para los operadores de servicios regulares de uso especial y de VT y VTC, que para los operadores de servicios regulares de uso general, y también más restrictivas para los operadores VT y VTC que para los operadores de servicios



regulares de uso especial, sin que exista en el expediente ni en el informe del órgano de contratación justificación alguna a esa desigualdad.

En efecto, no es argumento justificativo el que se entienda conveniente que se acredite la existencia de una concesión o autorización administrativa del servicio, pues ello nada tiene que ver con la determinación de la distancia a que se pueda encontrar el vehículo de sustitución que se oferte, como tampoco es argumento aceptable el que sea fácil o difícil obtener autorizaciones administrativas para los vehículos VT y VTC, pues el órgano de contratación no puede imponer una carga al licitador que no venga exigida por el cumplimiento del contrato.

En fin, no se alcanza a ver la relación que la disponibilidad de vehículos de sustitución en caso de incidencia tenga que ver con la condición de operador de servicios regulares de uso general, de uso especial, y de VT y VTC, y que ello exija tomar distintas referencias de distancias según el tipo de operador, para garantizar un adecuado tiempo de respuesta ante incidencias durante la prestación del servicio, pues lo que determina que el criterio ajustado al objeto del contrato no sea discriminatorio, son los términos de disponibilidad de los vehículos, y no el tipo de operador que licite y la autorización administrativa que posea.

En suma, ante la ausencia de una justificación razonable a la distinta configuración del modo de valoración del criterio, según cual sea la naturaleza del operador que licite, debemos concluir que faltan los requisitos de congruencia entre el trato desigual, el supuesto de hecho que lo justifica y la finalidad que se persigue, así como de proporcionalidad entre los elementos anteriores, exigidos por la jurisprudencia constitucional para considerar que la desigualdad no es discriminatoria, ex artículo 14 de la Constitución (así SSTC 8/1981, de 30 de marzo, 10/1981, de 6 de abril, 22/1981, de 2 de julio, 23/1981, de 10 de julio, 49/1982, de 14 de julio, 81/1982, de 21 de diciembre, 34/1984, de 9 de marzo, 166/1986, de 19 de diciembre, 114/1987, de 6 de julio, 116/1987, de 7 de julio, 123/1987, de 15 de julio, 128/1987, de 16 de julio, y 209/1988, de 10 de noviembre, 68/1991, de 8 de abril, 28/1992, de 9 de marzo, 3/1993, de 14 de enero, 147/1995, de 16 de octubre, 46/1999, de 22 de marzo, 39/2002, de 14 de febrero y 87/2009 de 20 abril).

Así las cosas, el criterio de valoración, como aparece configurado, introduce una desigualdad que es desproporcionada por discriminatoria, restringiendo con ello la libre competencia y la

conurrencia entre licitadores, al otorgar una ventaja competitiva a unos operadores frente a otros.

En consecuencia, se estima el recurso y se declara nula la cláusula XIII.A.2 del PCAP recurrida, ordenando la retroacción de actuaciones al momento inmediatamente anterior a la aprobación de los pliegos».

En el nuevo pliego ahora impugnado, el criterio de adjudicación “*garantía de continuidad del servicio: el tiempo de respuesta ante incidencias en la ejecución del servicio*”, se ha confeccionado de manera distinta, y en virtud del mismo se valora tener a disposición otro vehículo, dentro de la zona de ejecución, frente a la exigencia pasado de disponer de “servicios de transporte regular, uso general o especial” y, aunque también se utiliza una determinada herramienta web de localización para reflejar la menor de las distancias en kilómetros, sin embargo, en contrasta con su precedente, no introduce diferencias en la toma de referencia de distancias, por lo que cabe concluir que no resulta discriminatorio ni que restrinja la competencia.

Tampoco parece el criterio impugnado inidóneo o irrazonable, sino que por el contrario, que las empresas licitadoras dispongan de otro vehículo en la zona está vinculado al objeto del mismo, que es el servicio de transporte escolar, y es razonable e idóneo, pues puede contribuir a mejorar el mismo y en particular a solventar las eventuales incidencias que puedan surgir en la prestación del servicio, a través de la sustitución del vehículo que haya sufrido la avería o incidencia por el medio que se disponga en la zona de prestación de servicio objeto del contrato.

En cuanto al argumento del –a su juicio– excesivo peso del criterio impugnado respecto al fijado para la oferta económica, 30 puntos a obtener (como máximo) por aquél frente a los 35 por éste, además de no darse razón alguna de por qué ese peso debiera ser inferior pues sólo se alude a su supuesta desproporción, pero tal afirmación no se desarrolla a posteriori, en cambio, en la Memoria justificativa de la contratación –documento nº 3 del expediente– se detallan –profusamente– las razones que llevan a elegir no sólo ese criterio de adjudicación sino también la puntuación a otorgar en aplicación del mismo, lo que viene a descartar que su configuración hay asido desproporcionada; así en el apartado 13 de dicha Memoria se indica a propósito del meritado criterio:



“El segundo criterio es la “garantía de continuidad del servicio” (30 puntos), el tiempo de respuesta ante incidencias en la ejecución del servicio. Este criterio está directamente relacionado con el principio de eficacia. La eficacia, en el servicio de transporte escolar se mide por el grado de cumplimiento del objetivo del mismo, transportar con seguridad al alumnado al centro educativo y a su domicilio en el horario establecido. El mayor inconveniente para este cumplimiento es la ocurrencia de hechos que impidan al alumnado llegar a tiempo al colegio o volver en el horario previsto a su localidad de residencia, es decir, incidentes (averías, accidentes, indisposiciones ...) que impidan al vehículo realizar el recorrido con arreglo al plan previsto. Así, pues, el criterio que se pretende valorar en aras de ponderar adecuadamente la eficacia del servicio es la capacidad de los licitadores de atender el objetivo -el traslado del alumnado- en caso de incidencias en la prestación del servicio, que impedirían el derecho constitucional a la educación de los menores de edad, que no puede verse interrumpido por incidencias en la prestación del servicio. Se considera que la manera más adecuada de acreditar esta capacidad es la disposición de vehículos en la zona de ejecución del servicio que se puedan destinar a cubrir la ruta afectada en caso necesario y se deben valorar en mayor medida cuanto menos tiempo sea necesario para resolver la incidencia.

A efectos del presente criterio se entiende como garantía de continuidad del servicio, el aportar algún vehículo de sustitución que permita continuar la prestación contratada. Para considerar cumplido el criterio el licitador debe acreditar, por cualquier medio válido en derecho, la disponibilidad de un vehículo de sustitución ubicado a una distancia máxima del punto del percance que le permita continuar la prestación del servicio de modo que el retraso en el mismo no supere los 45 minutos, medidos conforme a la herramienta web “Google maps”, <http://maps.google.es/>.

El vehículo de sustitución deberá ser apto para transporte escolar y disponer de una autorización de la Dirección General de Transportes”

En definitiva, no se aprecia ni quebranto de ordenamiento jurídico, ni patente error o desviación de poder en el órgano de contratación al introducir ni definir el criterio de valoración impugnado, sin que se aprecie su inidoneidad ni su falta de relación con el objeto del contrato, ni irracionalidad ni desproporción, ni que puedan derivar en el quebranto de los principios de



libre concurrencia y no discriminación entre los licitadores, habiendo actuado dicho órgano dentro de los márgenes de la discrecionalidad técnica que tiene reconocida.

Por todo lo anterior,

VISTOS los preceptos legales de aplicación,

ESTE TRIBUNAL, en sesión celebrada en el día de la fecha **ACUERDA**:

Primero. Desestimar los recursos especiales en materia de contratación interpuestos por D. M.A.R.D. en nombre y representación de la FEDERACIÓN CÁNTABRA DEL TAXI contra los pliegos que han de regir los diversos contratos de “*Servicio de transporte escolar para el Curso Escolar 2023/2024 y 2024/2025*” (expedientes W09TRA23L01, W09TRA23L16, W09TRA23L20, W09TRA23L21, W09TRA23L02, W09TRA23L06, W09TRA23L13), en procedimientos convocados por la Consejería de Educación, Formación Profesional y Turismo del Gobierno de Cantabria.

Segundo. Declarar que no se aprecia la concurrencia de mala fe o temeridad en la interposición del recurso, por lo que no procede la imposición de la multa prevista en el artículo 58 de la LCSP.

Esta resolución es definitiva en la vía administrativa y contra la misma cabe interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente a la recepción de esta notificación, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 10.1 letra k) y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

LA PRESIDENTA

LOS VOCALES